

Wprowadzenie usprawnień w systemie dostaw towarów w Śródmieściu Gdyni



Alicja Pawłowska
Samodzielny Referat Projektów Unijnych i
Zarządzania Mobilnością

a.pawlowska@zdiz.gdynia.pl

Założenia

- ▶ Opracowane rozwiązania są rozwinięciem zapisów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyjętego Uchwałą nr XXV/629/16 Rady Miasta Gdyni z dnia 26.10.2016
- ▶ Jednym z celów Planu jest stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu dystrybucji miejskiej



System transportu ładunków w mieście



Konsultacje

- ▶ Rozwiązania zostały wypracowane podczas 18 roboczych spotkań z:
 - Przedsiębiorcami z badanych ulic
 - Radą Dzielnicy Śródmieście
 - Stowarzyszeniem Śródmieście 2020
 - Stowarzyszeniem Kupcy Starowiejska
 - Strażą Miejską
 - Plastykiem miejskim
 - Pełnomocnikiem Prezydenta ds. komunikacji rowerowej



Nieprawidłowe parkowanie na kontrapasie



Nieprawidłowe parkowanie w zatoce autobusowej



Nieprawidłowe parkowanie na chodniku oraz na pasie ruchu



Nieprawidłowe parkowanie na chodniku



Nieprawidłowe parkowanie na chodniku przy przejściu dla pieszych



Nieprawidłowe parkowanie na chodniku



Nieprawidłowe parkowanie na chodniku i jezdni



Parkowanie w bramie blokując przejście pieszym



Nieprawidłowe parkowanie na chodniku przy przejściu dla pieszych



Nieprawidłowe parkowanie w bramie blokując przejście pieszym



Nieprawidłowe parkowanie oraz jazda po chodniku



Nieprawidłowe parkowanie na miejscu wyłączonym z ruchu przed przejściem dla pieszych



Nieprawidłowe parkowanie na prawoskręcie



Nieprawidłowe wygradzanie miejsca dla dostaw



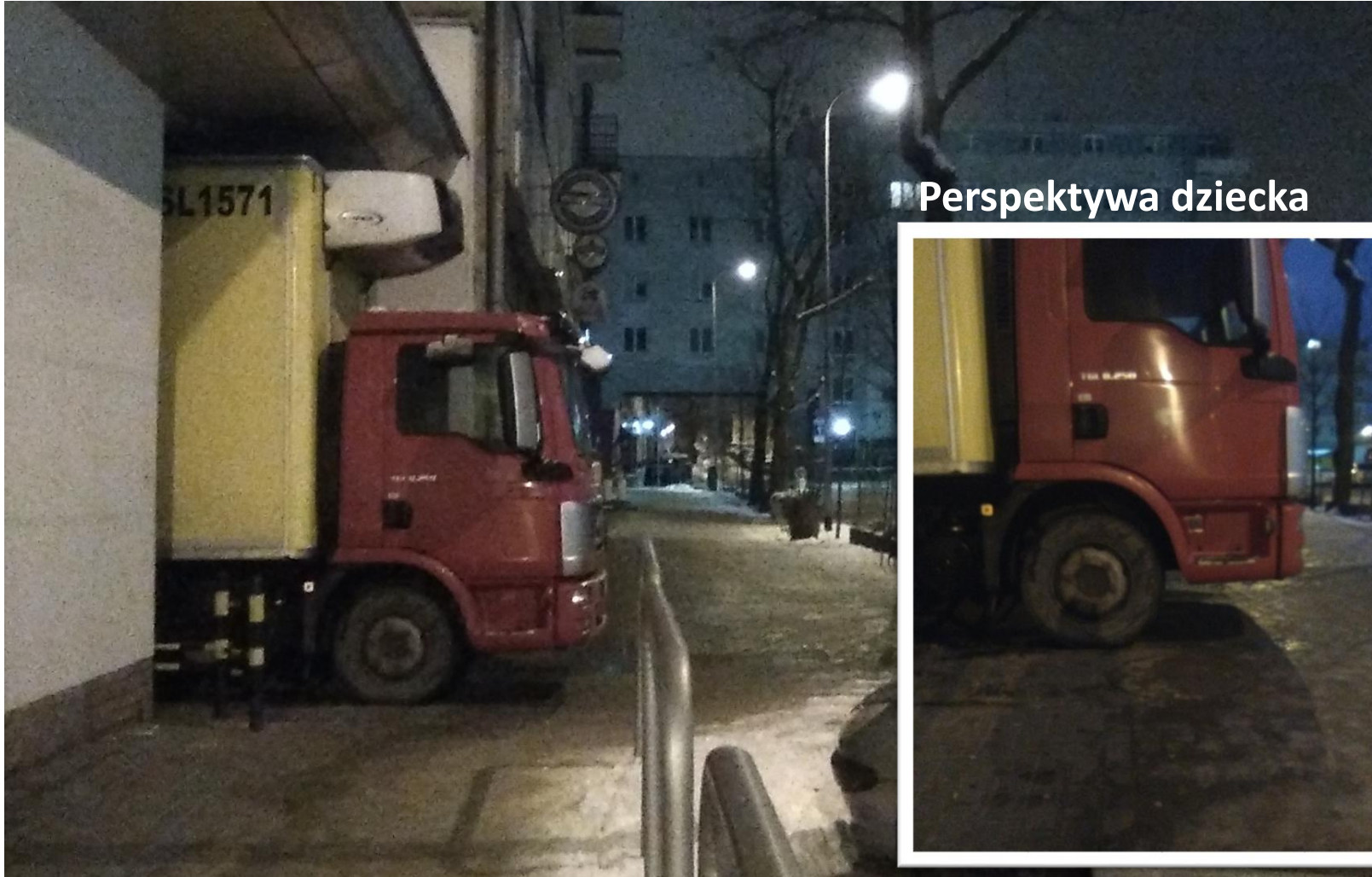
Nieprawidłowe parkowanie na pasie ruchu



Nieprawidłowe parkowanie na pasie ruchu



Ciężarówki o dmc 18t



Pojazdy ciężarowe niszczą chodniki i nawierzchnię jezdni



Badania struktury dostaw

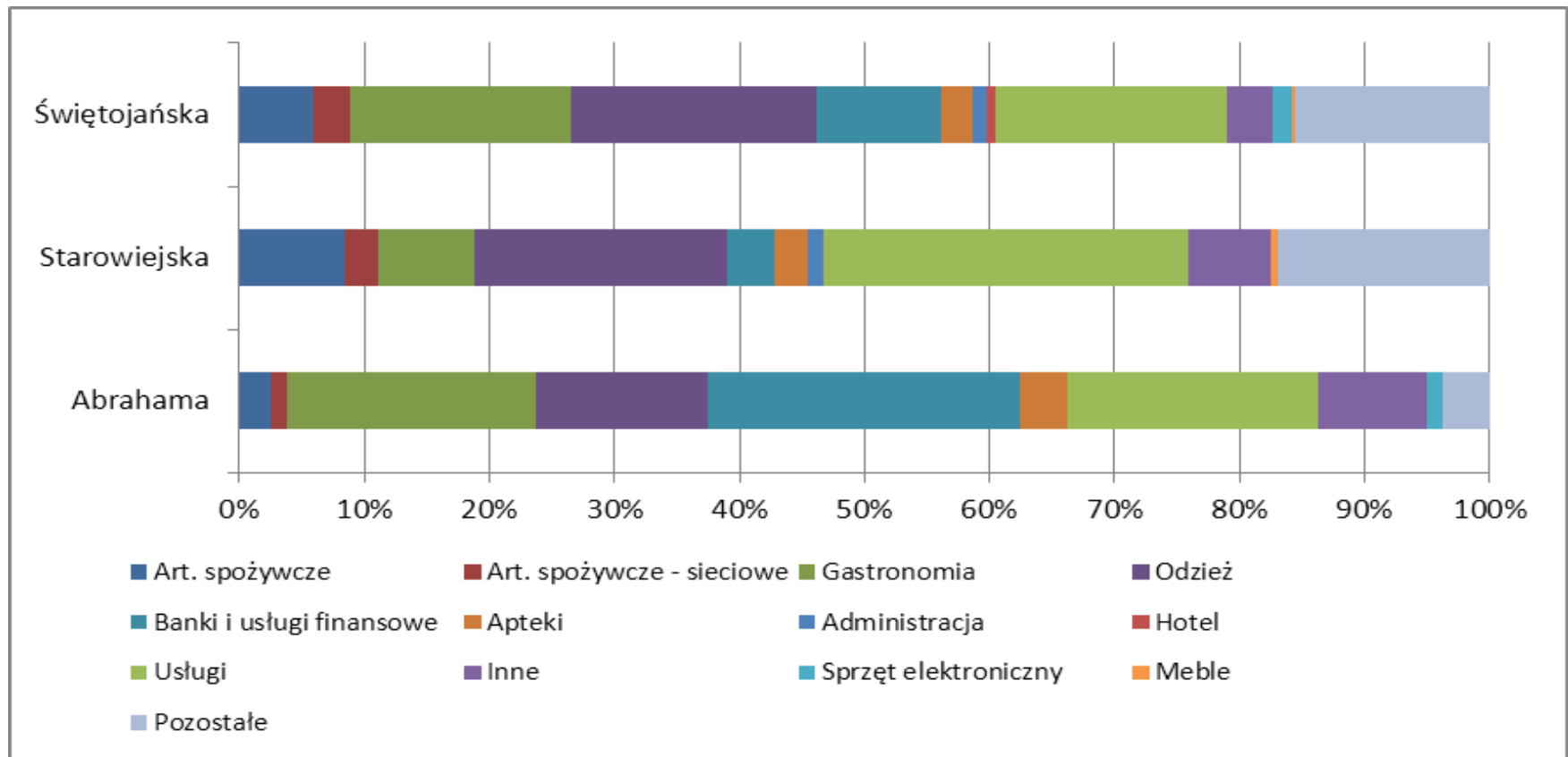
- ▶ W marcu 2017 przeprowadzono badania struktury dostaw 506 odbiorców komercyjnych na ul. Starowiejskiej, Świętojańskiej i Abrahama.

UTWORZONY PRZEZ PROGRAM EDUKACYJNY FIRMY AUTODESK



Badania struktury dostaw

- ▶ Obserwacje (22-23 marca) i ankiety (66% przedsiębiorców)

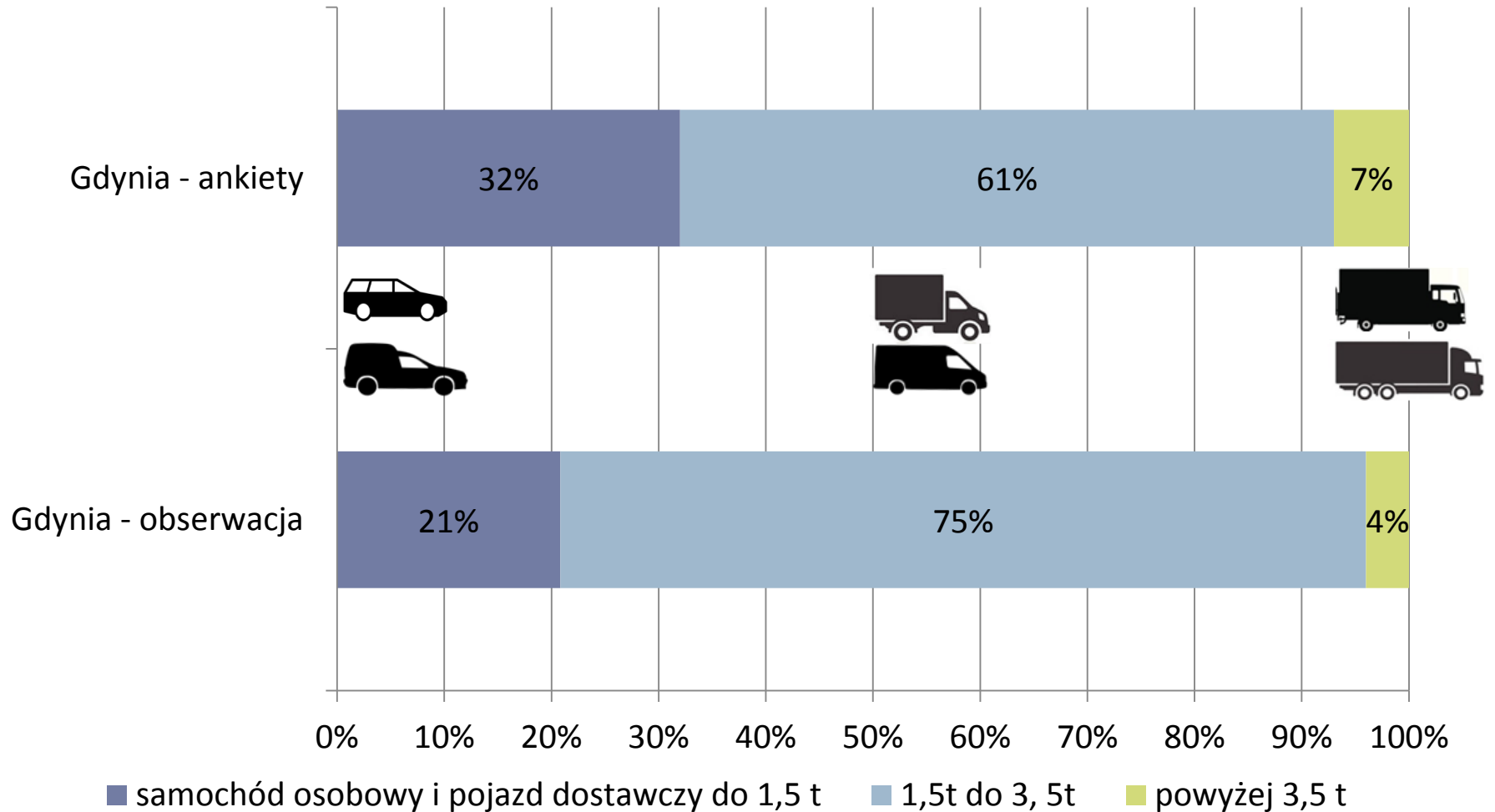


Wyniki badań ankietowych

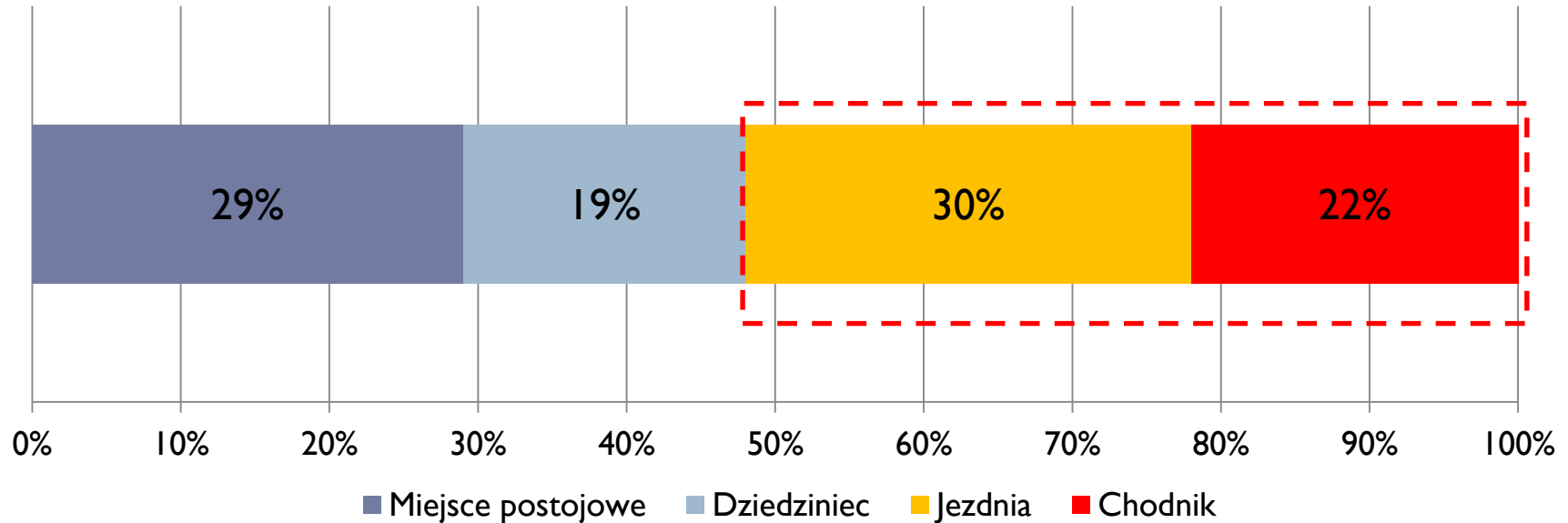
- ▶ Na odbiorcę przypadało 10 dostaw tygodniowo
- ▶ Przeciętna dostawa trwała 10 minut (mediana)
- ▶ Najwięcej dostaw przypadało na:
 - Apteki – 5 dziennie
 - Gastronomię – 4 dziennie
 - Sklepy spożywcze – 3 dziennie
- ▶ Wyniki badań wykorzystano do opracowania metodyki obliczenia liczby niezbędnych miejsc dostaw



Rodzaje pojazdów dostawczych



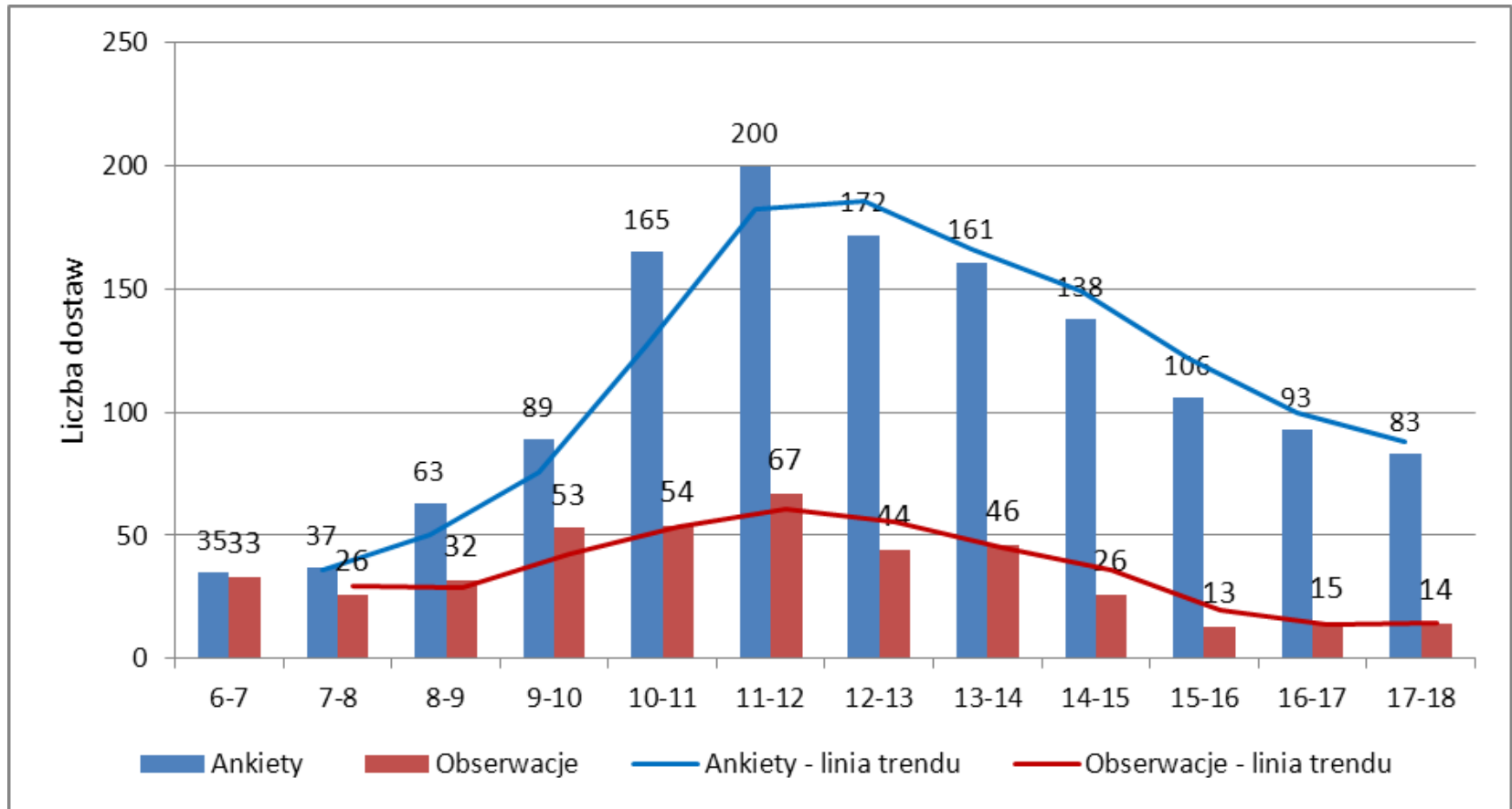
Miejsca realizacji dostaw



- ▶ **52% dostaw** stanowi **potencjalne utrudnienie** dla innych użytkowników (jezdnia i chodnik),
- ▶ **22% dostaw** bezpośrednio **koliduje z ruchem pieszych**
- ▶ Dostawy do marketów **pojazdami ciężkimi**.



Dobowy rozkład dostaw w Gdyni



Cel wprowadzenia dedykowanych miejsc dostaw

- ▶ zwiększenie **efektywności dostaw** do odbiorców:
 - możliwość legalnego zatrzymania blisko odbiorcy,
 - skrócenie czasu na poszukiwanie miejsca zatrzymania,
 - zapewnienie odpowiedniej rotacji pojazdów dostawczych.
- ▶ poprawa **bezpieczeństwa pieszych i warunków ruchu** :
 - ograniczenie zatrzymań pojazdów na chodniku,
 - ograniczenie utrudnień dla innych uczestników ruchu.



Wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc postojowych (badania parkingowe ZDiZ, 2017r.)

► Całkowita liczba miejsc postojowych w SPP - 4668

	Starowiejska	Świętojańska	Abrahama
liczba miejsc postojowych	173	109	215 (cała ulica)
wskaźnik napętnienia parkingów w szczycie	1,03	0,89	1,26
średni wskaźnik napętnienia pojazdów (30 min)	0,739	0,785	1,032
wskaźnik rotacji pojazdów	5,55	6,44	5,60
udział pojazdów parkujących do 30 minut w miejscach wyznaczonych	43,4%	51,4%	27,2%
pojazdy parkujące od 2,5h do 8h	14,1%	11,2%	23,8%



Liczba miejsc dostaw na ul. Starowiejskiej

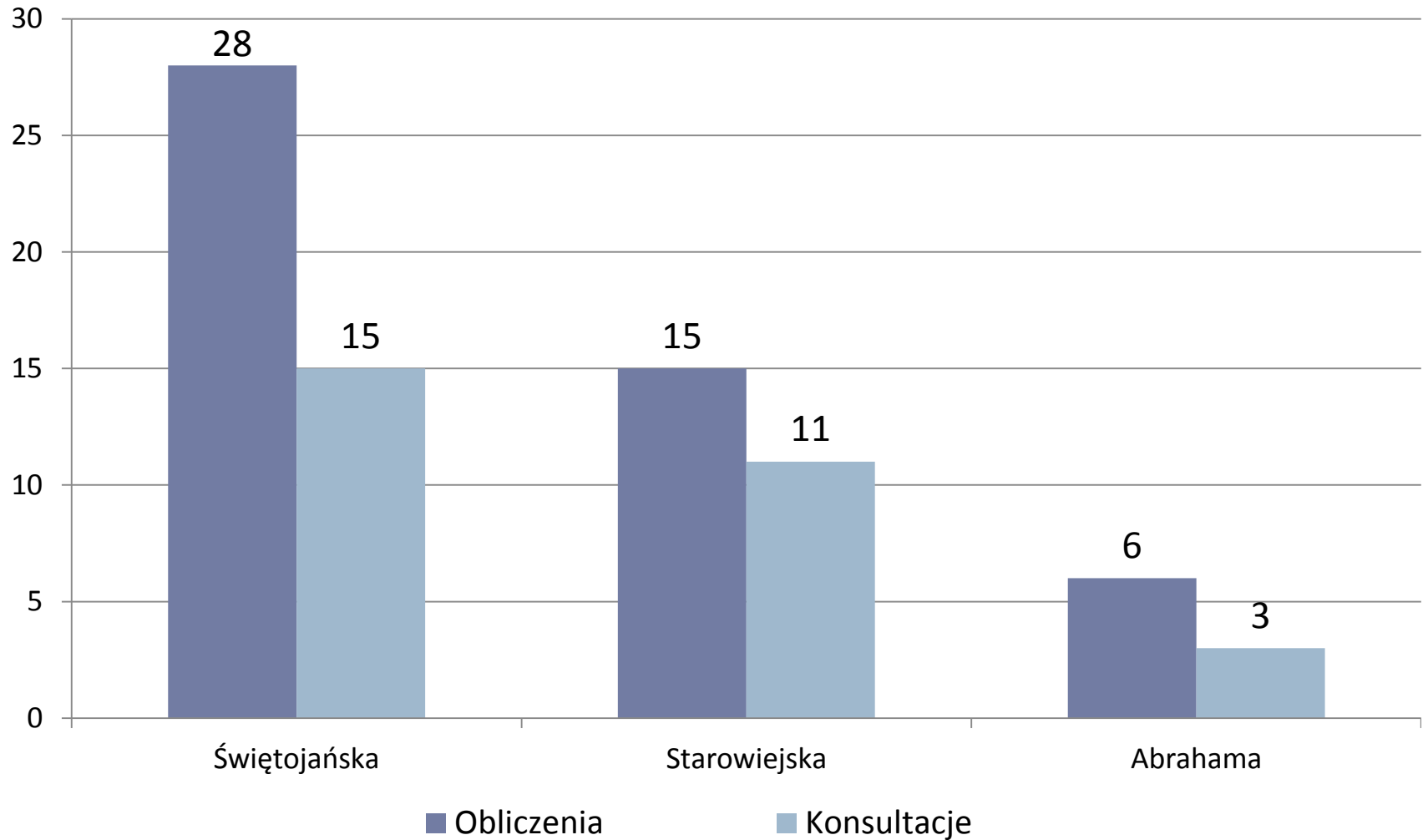
Liczba dostaw dziennie - **352**

- ▶ przedział czasowy przyjęty do obliczeń: 9 - 17 (8 godzin),
- ▶ rotacja w miejscu dostawy, z uwzględnieniem zajęcia jej przez pojazdy inne niż dostawcze - 20 minut (3 dostawy na godzinę),
- ▶ jedno miejsce dostaw w przyjętym czasie może przyjąć 24 dostaw,

Rekomendowana liczba miejsc dostaw = **15**

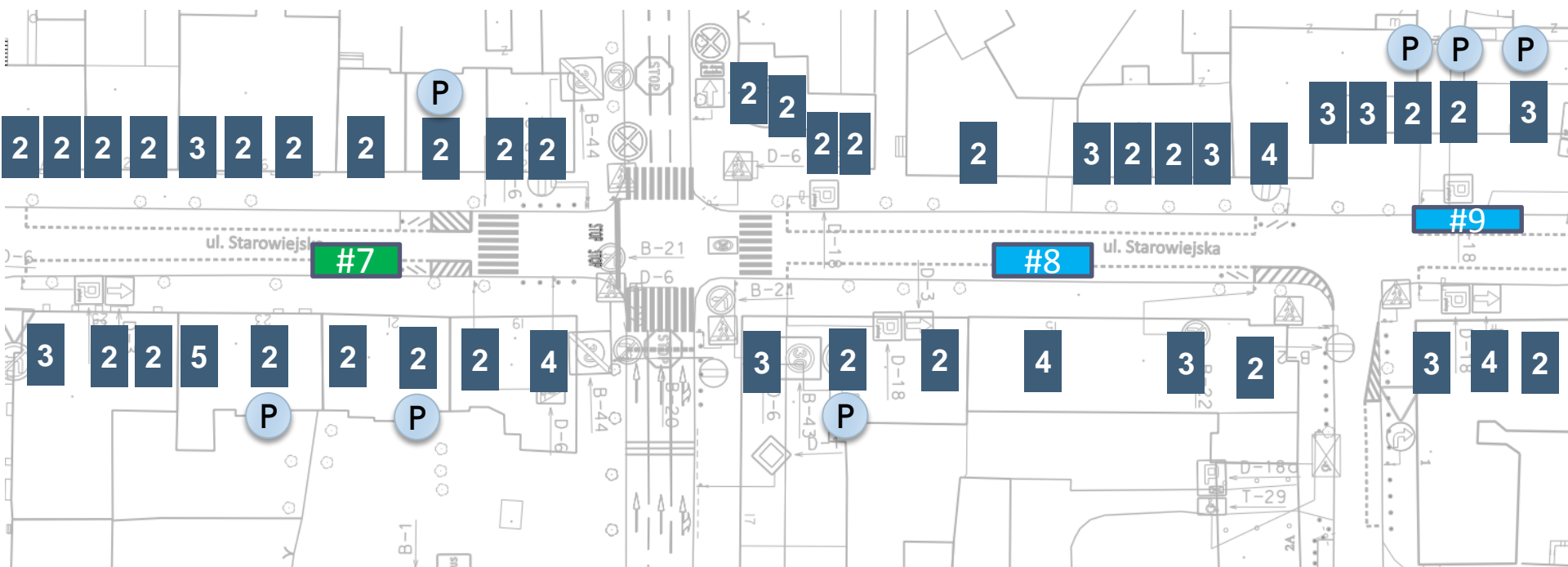


Zweryfikowana liczba miejsc dostaw



ul. Starowiejska

Numery parzyste od 12 do 28A



 lokalizacja dedykowanego miejsca dostawy (DO PILOTAŻU)

 lokalizacja dedykowanego miejsca dostawy

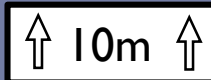
 deklarowane dostawy na paletach

Wymiar i oznakowanie miejsc dostaw

- ▶ Do 10 m długości oraz szerokość uwzględniająca wymiary dostępnego pasa postojowego
- ▶ Dozwolony czas realizacji dostaw 15 minut



Wyłącznie dla zaopatrzenia
na czas wykonywania
czynności ładunkowych
Do 15 min postoj



Dotyczy także niepełnosprawnych.
Nie dotyczy zaopatrzenia sklepów
do 15 minut.



Wdrożone miejsca dostaw



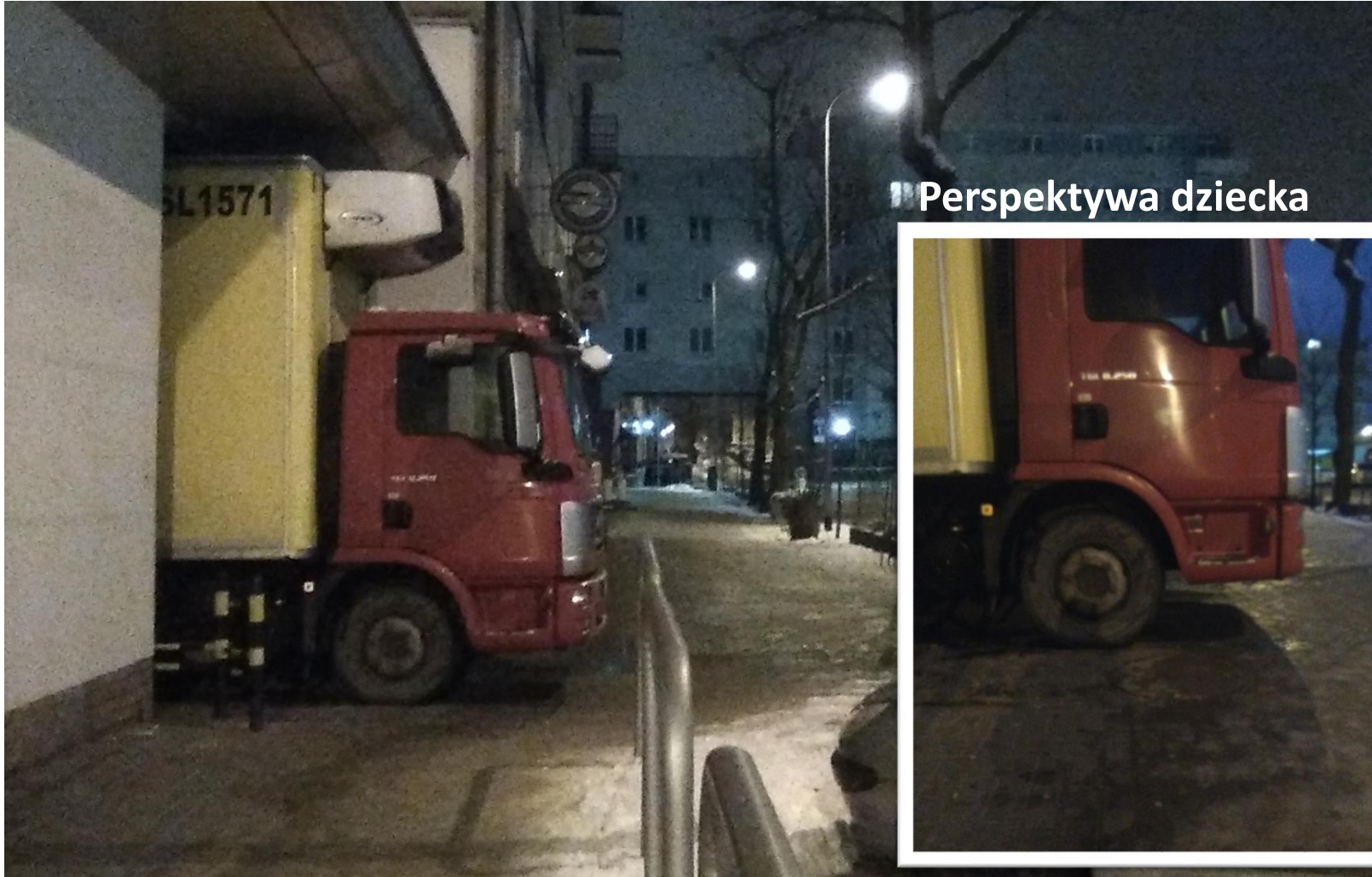
Wdrożone miejsca dostaw



Wdrożone miejsca dostaw



Ciężarówki o dmc 18t






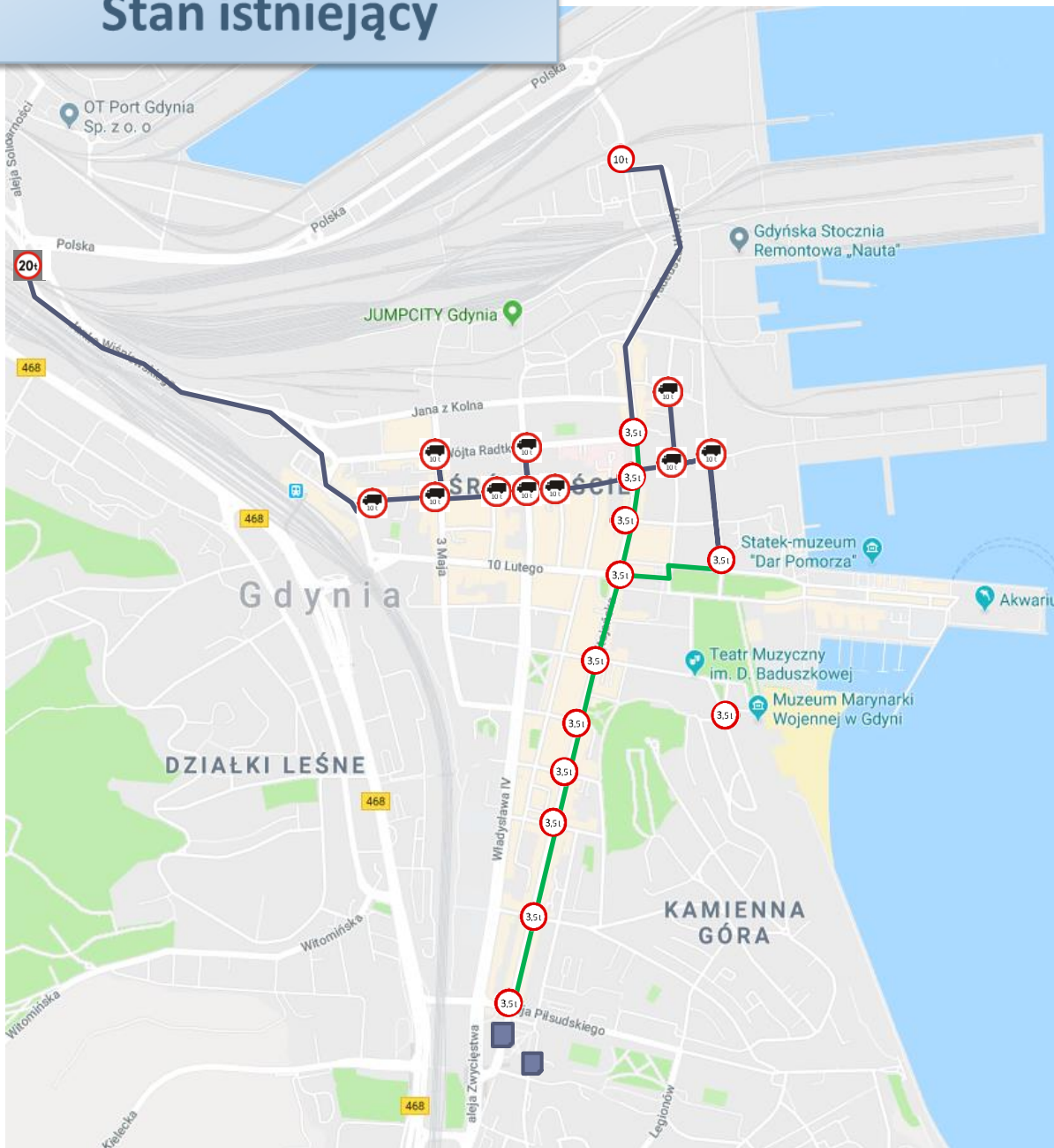
Istniejący system ograniczeń wagowych w Śródmieściu

- ▶ Ograniczenia jedynie na wybranych ulicach
- ▶ Zróżnicowane limity wagowe (10t i 3,5t)
- ▶ Wyjątki dla zaopatrzenia nie definiują maksymalnej masy pojazdu ciężarowego
- ▶ Mała dostępność informacji o istniejących regulacjach



Stan istniejący

-  ulice do 10 t
-  ulice do 3,5 t
-  tablice inf. F-6



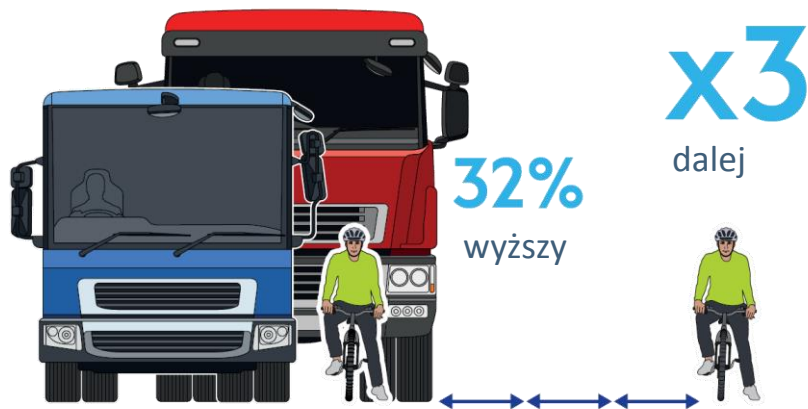
Cel ujednoczenia istniejących ograniczeń wagowych

- ▶ Zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg
- ▶ Ograniczenie degradacji dróg miejskich przez duże pojazdy ciężarowe
- ▶ Ograniczenie kosztów odtwarzania infrastruktury
- ▶ Utworzenie strefy objętej jednolitym systemem limitów wagowych
- ▶ Zwiększenie czytelności regulacji dla użytkowników
- ▶ Ułatwienie egzekwowania regulacji
- ▶ Uwzględnienie kierunków rozwoju Śródmieścia (np.: „Międzytorze”) oraz charakterystyki planowanej tam aktywności inwestycyjnej



Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Pojazdy ciężarowe są średnio **32% wyższe** od innych uczestników ruchu, co znaczy że powinni oni znajdować się **3x dalej**, aby byli widoczni dla kierujących pojazdem.



Każdy z rowerzystów przedstawionych na grafice znajduje się w martwej strefie i nie zostanie zauważony przez kierowcę samochodu ciężarowego.









Koszty utrzymania infrastruktury drogowej

- ▶ Wszystkie drogi powiatowe – 2 168 582 zł (wszystkie dane za I – VI 2018)
- ▶ Wszystkie drogi gminne – 1 470 324 zł
- ▶ Drogi powiatowe w **śródmieściu** – 597 699 zł (**28%** nakładów)
- ▶ Drogi gminne w **śródmieściu** – 385 628 zł (**26%** nakładów)



Grupa docelowa

- ▶ Regulacje dotyczą pojazdów dostawczych i ciężarowych związanych z działalnością **handlową i usługową**
- ▶ Pojazdy ciężarowe obsługujące **inwestycje budowlane** mogą przemieszczać się po uzyskaniu odrębnych zezwoleń
- ▶ Zarząd Dróg i Zieleni każdorazowo **weryfikuje i zatwierdza** trasy pojazdów budowlanych.



Dystrybutorzy sieciowi

- ▶ Dystrybutorzy sieciowi – Biedronka, Lidl, wykorzystują najczęściej ujednoliconą flotę dużych pojazdów ciężarowych
- ▶ Strategia rynkowa dystrybutorów sieciowych zakłada rozwój mniejszych sklepów bliżej odbiorców – konieczność dostosowania się do lokalnych regulacji



Rozwiązania w dystrybucji sieciowej

- ▶ Ciężarówka Fuso Canter Eco Hybrid, dmc 7,5 t, ładowność z zabudową chłodniczą 2,9t
- ▶ Pojazd testowany w Warszawie na ul. Chmielnej






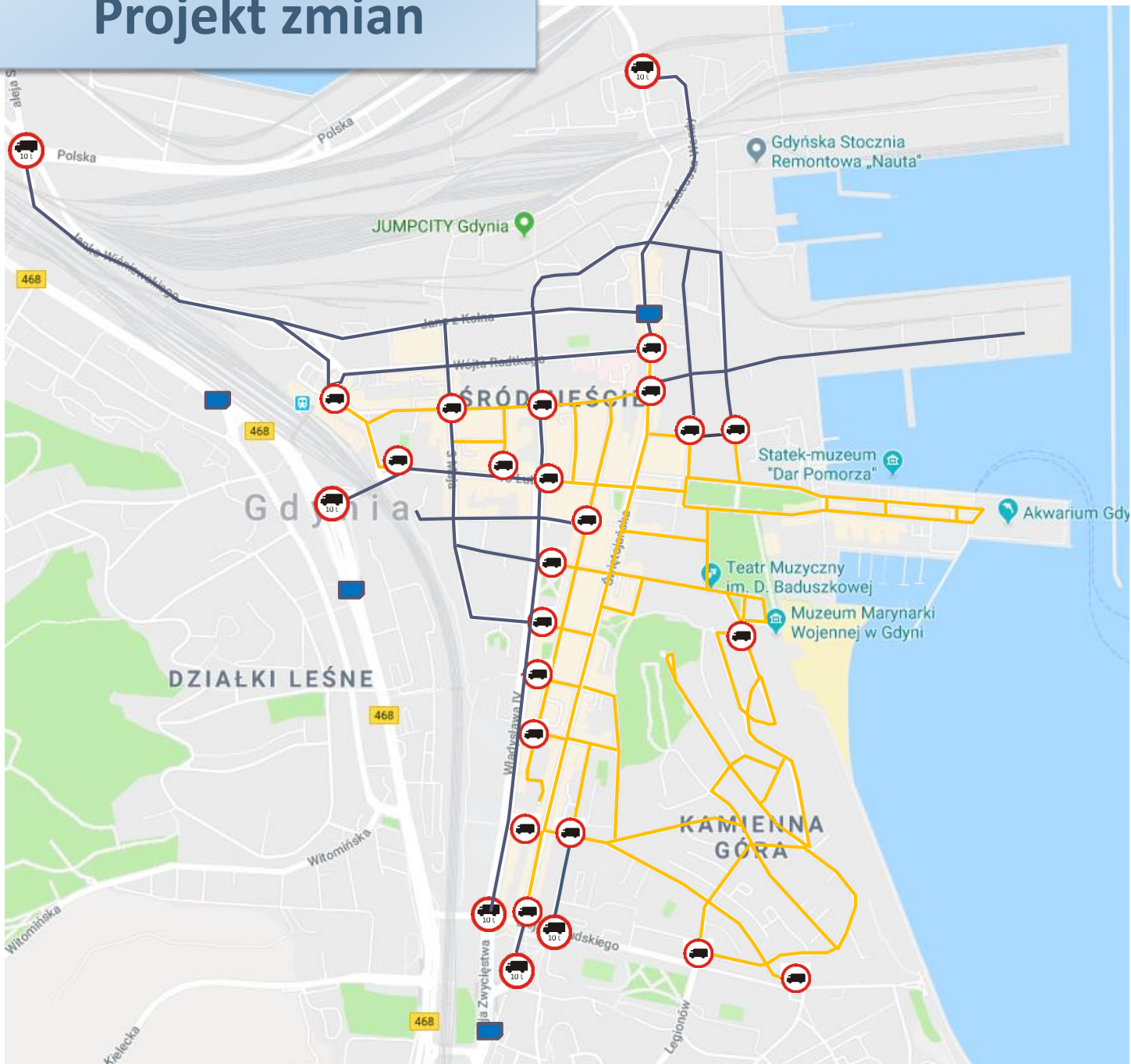
Założenia nowego systemu ograniczeń wagowych

- ▶ Ciągłość z dotychczasowymi rozwiązaniami: limity wagowe 3,5t i 10t, okno czasowe w g.5 – 10, co dobrze odzwierciedla strukturę przewozów
- ▶ Przestrzenna struktura proponowanych regulacji wynika z badań dostaw, bowiem uwzględniono liczbę i rozmieszczenie odbiorców, jak również charakterystykę wykorzystywanej floty
- ▶ Oznakowanie ma dotyczyć dopuszczalnej masy całkowitej (dmc), a nie rzeczywistej masy pojazdu, co narzucało konieczność ważenia pojazdów



Projekt zmian

-  ulice do 10 t
-  ulice do 3,5 t
-  tablice inf. F-6



Zmiany w oznakowaniu

Stan obecny

Znak B-18



Nie dotyczy ZKM
i służb komunalnych.
Nie dotyczy zaopatrzenia
w godz. od 5:00 do 10:00

ograniczenie
masy rzeczywistej

Planowane zmiany

Znak B-5



Nie dotyczy ZKM
i służb komunalnych.
Nie dotyczy zaopatrzenia w
godz. od 5:00 do 10:00 do 10t

ograniczenie **dmc pojazdu** dopuszcza
ruch ZKM, pojazdów komunalnych,
autokarów



ograniczenie wjazdu pojazdów
o dmc powyżej 10t do Śródmieścia
tylko od północy

ograniczenie wjazdu pojazdów
o dmc powyżej 10t
w całym Śródmieściu → jednolita strefa

dopuszczenie pojazdów do 10t
w strefie 3,5t w godz. 5-10

obowiązek uzyskania **zgody ZDiZ**
na wjazd do strefy 10t

Rozmowy z dystrybutorami sieciowymi

- ▶ Lidl (1), Rosmann (5), Jeronimo Martins „Biedronka” (4), Piotr i Paweł (1)
- ▶ Celem spotkań było zweryfikowanie sposobu organizacji dostaw do wymienionych punktów
- ▶ 5 obiektów obsługiwanych pojazdami o dmc 18 - 26t
- ▶ 6 obiektów obsługiwanych pojazdami o dmc 5 - 10t (punkt przeładunkowy na ul. Hutniczej)
- ▶ Dostawy realizowane pojazdami z leasingu
- ▶ Zasadność wykorzystania pojazdów dostosowanych do dystrybucji miejskiej, czyli posiadających m.in.: obniżoną linię przednią szyby i przeszklenia w drzwiach kabiny.



Sposoby informowania o nowych regulacjach

- ▶ Komunikat o zmianach:
 - wykorzystanie miejskich kanałów informacyjnych
 - informacje w prasie/portalach branżowych sektora transportowego
- ▶ Szczegóły regulacji:
 - www.zdiz.gdynia.pl



Nowe inicjatywy współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami



CARGO BIKES
in urban mobility

Program INTERREG Południowy
Bałtyk
Czas trwania: II 2018-II 2021

Umożliwienie lokalnym
przedsiębiorcom korzystania z
rowerów towarowych



Dziękuję za uwagę

